

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sistem Logistik Nasional memiliki peran strategis dalam menyelaraskan kemajuan antar sektor ekonomi dan antar wilayah demi terwujudnya sistem pertumbuhan ekonomi yang inklusif. Kondisi geografis Indonesia yang terdiri dari 17.000 (tujuh belas ribu) pulau yang terbentang sepanjang 1/8 (satu per delapan) garis khatulistiwa dengan kekayaan alam yang menghasilkan komoditas strategis maupun komoditas ekspor, semestinya mampu menjadikan Indonesia pemasok dunia dengan kekayaan sumber daya alam yang dimiliki dan hasil industri olahannya, sekaligus menjadi pasar yang besar dalam rantai pasok global karena jumlah penduduknya yang besar. Sehingga dibutuhkan Sistem Logistik Nasional yang terintegrasi untuk mendukung terwujudnya peranan tersebut, sebagaimana tercantum dalam Perpres no 26, tahun 2012.

Namun saat ini kinerja Sistem Logistik Nasional masih belum optimal. Hal ini digambarkan dalam peraturan presiden republik Indonesia nomor 26 tahun 2012 dimana (a) komoditas penggerak utama (*key commodity factor*) sebagai penggerak aktivitas logistik belum terkoordinasi secara efektif, belum adanya fokus komoditas yang ditetapkan sebagai komitmen nasional, dan belum optimalnya volume perdagangan ekspor dan impor, (b) infrastruktur transportasi belum memadai baik dari segi kuantitas maupun kualitas yang antara lain karena belum adanya pelabuhan *hub*, belum dikelola secara terintegrasi, efektif dan efisien, serta belum efektifnya intermodal transportasi dan wilayah *hinterland*, (c) pelaku dan penyedia jasa logistik masih berdaya saing rendah karena terbatasnya jaringan bisnis pelaku dan penyedia jasa logistik lokal sehingga pelaku multinasional lebih dominan dan terbatasnya kualitas dan kemampuan pelaku dan penyedia jasa logistik nasional, (d) teknologi informasi dan komunikasi belum didukung oleh ketersediaan infrastruktur dan jaringan yang

handal, masih terbatasnya jangkauan jaringan pelayanan non seluler, dan masih terbiasanya menggunakan sistem manual (*paper based system*) dalam transaksi logistik, (e) SDM logistik masih memiliki kompetensi rendah yang disertai belum memadainya lembaga pelatihan dan pendidikan bidang logistik, (f) regulasi dan kebijakan masih bersifat parsial dan sektoral, yang disertai oleh masih rendahnya penegakan hukum, belum efektifnya koordinasi lintas sektoral, dan belum adanya lembaga yang menjadi integrator kegiatan logistik nasional.

Kondisi umum di atas menjadi penyebab dari belum optimalnya kinerja sektor logistik nasional yang dibuktikan dengan masih tingginya biaya logistik nasional pada tahun 2014 yang mencapai 24% dari Produk Domestik Bruto. Angka itu jauh diatas rasio di negara lain seperti, Malaysia sebesar 15%, Korea Selatan 16,3%, Jepang 10,6% dan Amerika Serikat 9,9%. Belum optimalnya kinerja sistem logistik nasional juga disebabkan oleh belum memadainya kualitas pelayanan yang ditandai dengan masih rendahnya tingkat penyediaan infrastruktur (baik kuantitas maupun kualitas), masih adanya pungutan tidak resmi menyebabkan biaya yang tinggi, masih tingginya waktu pelayanan ekspor-impor, hambatan operasional pelayanan, masih terbatasnya kapasitas dan jaringan pelayanan penyedia jasa logistik nasional, masih terjadinya kelangkaan stok dan fluktuasi harga kebutuhan bahan pokok masyarakat, dan bahkan masih tingginya disparitas harga pada daerah perbatasan, terpencil, dan terluar (Perpres 26, 2012).

Keadaan ini didukung dengan mahalnya biaya Logistik di Indonesia. Biaya yang mahal ini tidak hanya disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, tetapi juga disebabkan oleh faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik yang belum efisien, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik nasional.

Mahalnya biaya tersebut sangat mempengaruhi kinerja sistem logistik nasional, dimana berdasarkan survey Indeks Kinerja Logistik (*Logistics Performance Index/ LPI*) oleh Bank Dunia yang diukur berdasarkan (1) kepabeanan (*custom*); (2) infrastruktur (*infrastructure*); (3) kemudahan

mengatur pengapalan internasional (*international shipment*); (4) kompetensi (*competence*) logistik dari pelaku dan penyedia jasa lokal; (5) pelacakan (*tracking and tracing*); (6) biaya logistik dalam negeri (*domestic logistics cost*) dan (7) waktu antar (*delivery timelines*) yang dipublikasikan pada tahun 2014, posisi Indonesia berada pada peringkat ke-53 dari 160 (seratus enam puluh) negara yang disurvei, dan berada dibawah kinerja beberapa negara ASEAN seperti Singapura (peringkat ke-5), Malaysia (peringkat ke-25), Thailand (peringkat ke-35), dan Vietnam (peringkat ke-48).

Tabel 1.1 Posisi Indonesia Ditinjau dari Kinerja Logistik

Country	Overall LPI		Custom		Infrastructure		International Shipment		Logistics Quality & Competence		Tracking & Tracing		Timeliness	
	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score	Rank	Score
Germany	1	4.12	2	4.10	1	4.32	4	3.74	3	4.12	1	4.17	1	4.36
Netherlands	2	4.05	4	3.96	3	4.23	11	3.64	2	4.13	6	4.07	6	4.34
Belgium	3	4.04	11	3.80	8	4.10	2	3.80	4	4.11	4	4.11	2	4.39
United Kingdom	4	4.01	5	3.94	6	4.16	12	3.63	5	4.03	5	4.08	7	4.33
Singapore	5	4.00	3	4.01	2	4.28	6	3.70	8	3.97	11	3.90	9	4.25
United States	9	3.92	16	3.73	5	4.18	26	3.45	7	3.97	2	4.14	14	4.14
Japan	10	3.91	14	3.78	7	4.16	19	3.52	11	3.93	9	3.95	10	4.24
Malaysia	25	3.59	27	3.37	26	3.56	10	3.64	32	3.47	23	3.58	31	3.92
Thailand	35	3.43	36	3.21	30	3.40	39	3.30	38	3.29	33	3.45	29	3.96
Vietnam	48	3.15	61	2.81	44	3.11	42	3.22	49	3.09	48	3.19	56	3.49
Indonesia	53	3.08	55	2.87	56	2.92	74	2.87	41	3.21	58	3.11	50	3.53
Philippines	57	3.00	47	3.00	75	2.60	35	3.33	61	2.93	64	3.00	90	3.07
Somalia	160	1.77	147	2.00	160	1.50	159	1.75	160	1.75	160	1.75	160	1.88

Sumber : World Bank (2014)

Selain dihadapkan pada masih rendahnya kinerja logistik, Indonesia juga dihadapkan pada persaingan antar negara dan antar regional yang semakin tinggi, dimana persaingan telah bergeser dari persaingan antar produk dan antar perusahaan ke persaingan antar jaringan logistik dan rantai pasok.

Keadaan ini hampir merata ditemui di seluruh wilayah Indonesia, tidak terkecuali Kota Padang. Ibukota provinsi Sumatera Barat ini memiliki luas wilayah mencapai 694,96 Km² (BAPPEDA, Kota Padang) dengan jumlah penduduk sebanyak 876.678 jiwa pada tahun 2013 yang tersebar ke dalam 11 kecamatan (BPS Kota Padang, 2013). Keadaan ini didukung dengan infrastruktur darat, laut, dan udara menjadikan Kota Padang sebagai salah satu kota dengan prospek bisnis logistik yang menjanjikan.

Maraknya perusahaan yang bergerak dalam bidang jasa pengiriman logistik di kota Padang, serta infrastruktur (darat, laut, udara) yang tersedia dan didukung oleh konsumen yang majemuk mengakibatkan sektor bisnis logistik di Kota Padang berkembang dengan pesat. Namun, belum optimalnya kinerja sistem logistik nasional juga berimbas pada aktivitas logistik yang terjadi di Kota Padang. Biaya cukup besar yang dijumpai pada aktivitas logistik juga dirasakan oleh *provider* jasa pengiriman di Kota Padang. Biaya mahal yang disebabkan oleh tingginya biaya transportasi darat dan laut, serta faktor-faktor lain yang terkait dengan regulasi, SDM, proses dan manajemen logistik, dan kurangnya profesionalisme pelaku dan penyedia jasa logistik, menyebabkan belum efisiennya perusahaan jasa pengiriman barang dalam negeri (*domestic freight forwarding industry*).

Untuk mengatasi hal ini, diperlukan pengkajian terhadap faktor-faktor yang memberi pengaruh terhadap kinerja proses bisnis perusahaan-perusahaan jasa logistik di Kota Padang. Faktor-faktor berpengaruh ini merupakan gambaran umum dari kinerja logistik perkotaan di Kota Padang, Sumatera Barat. Faktor-faktor berpengaruh terhadap proses bisnis perusahaan jasa logistik bermanfaat sebagai dasar perumusan usulan perbaikan baik bagi perusahaan maupun pemerintah daerah. Bagi pemerintah usulan arah perbaikan kinerja logistik merupakan acuan dalam mendorong peningkatan kinerja aktivitas bisnis logistik di wilayah Kota Padang. Bagi perusahaan, penentuan faktor-faktor ini menjadi dasar penyusunan rencana perbaikan atau peningkatan kinerja. Kedua kepentingan ini tentunya perlu disinergikan dalam sebuah rumusan kebijakan logistik perkotaan.

1.2 Perumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini adalah faktor-faktor apa saja yang berpengaruh terhadap proses bisnis dan kinerja dari perusahaan-perusahaan jasa logistik dan bagaimana rumusan arah perbaikan kebijakan logistik daerah berdasarkan faktor-faktor berpengaruh tersebut.

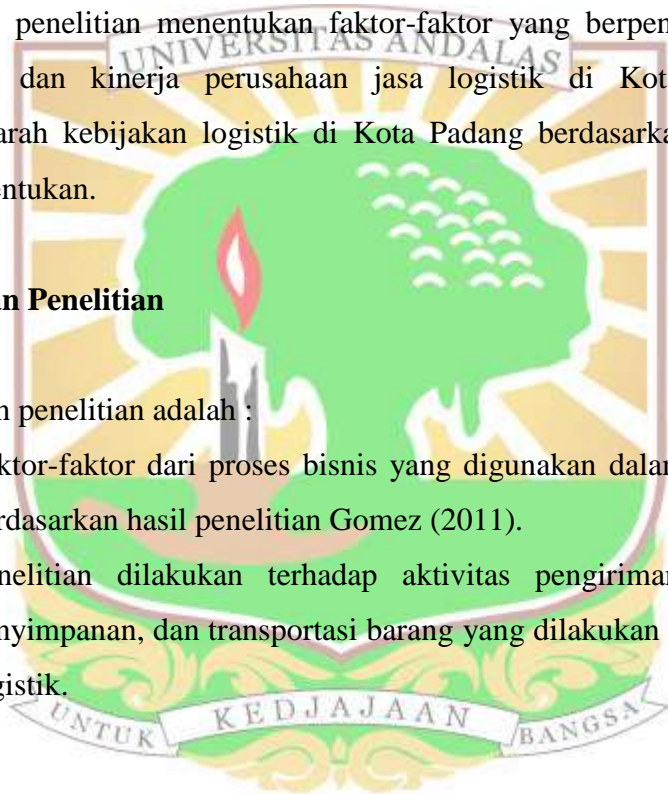
1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian menentukan faktor-faktor yang berpengaruh terhadap proses bisnis dan kinerja perusahaan jasa logistik di Kota Padang dan merumuskan arah kebijakan logistik di Kota Padang berdasarkan faktor-faktor yang telah ditentukan.

1.4 Batasan Penelitian

Batasan penelitian adalah :

1. Faktor-faktor dari proses bisnis yang digunakan dalam penelitian ini berdasarkan hasil penelitian Gomez (2011).
2. Penelitian dilakukan terhadap aktivitas pengiriman, penerimaan, penyimpanan, dan transportasi barang yang dilakukan perusahaan jasa logistik.



1.5 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan tugas akhir ini terdiri dari enam bab sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan terdiri dari latar belakang penulisan, tujuan penelitian, perumusan masalah, batasan masalah, dan sistematika penulisan.

BAB II LANDASAN TEORI

Bagian ini berisikan teori-teori yang menjadi dasar pemikiran dari pemecahan permasalahan dalam penelitian. Teori-teori tersebut didapatkan dari berbagai sumber yang berhubungan dengan masalah yang ada pada penelitian.

BAB III METODOLOGI PENELITIAN

Bagian ini menjelaskan mengenai langkah-langkah dalam penelitian yang disusun secara sistematis mulai dari studi pendahuluan, survei sistem, kajian sistem logistik Kota Padang saat ini, penjabaran hasil evaluasi, analisis dan penutup.

BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Bagian ini menjelaskan proses pengumpulan dan pengolahan data yang dilakukan terkait penelitian ini.

BAB V PEMBAHASAN

Bagian ini memaparkan hasil pengolahan data yang telah dilakukan, untuk mengetahui seberapa besar kesenjangan yang terjadi antara harapan dan realisasi yang dilakukan.

BAB VI KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bagian ini disimpulkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan serta arah bagi penelitian selanjutnya.